ARIPI ROMÂNEȘTI



Director, C-dor a...
AL. DEMETR...

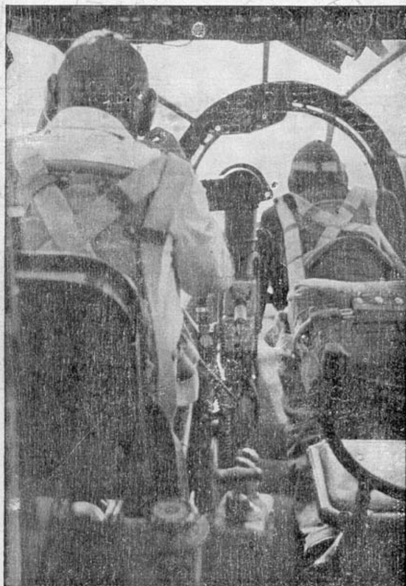
85

85

85

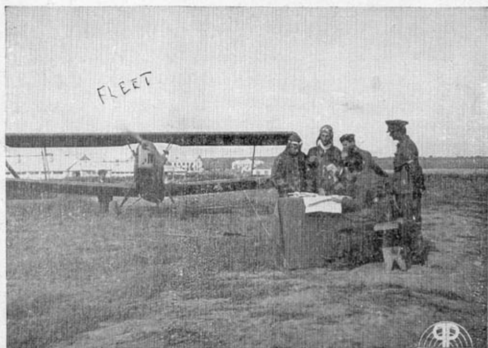
NUL I, Nr. 4-5
DECEMBRIE 1942

MOȘ CRĂCIUN MODERN





In sbor spre inamic



Cercetând harta

1943

IN acest an şi în preajma Sfintelor sărbători ale Crăciunului şi a Anului Nou, gândul nostru se îndreaptă către cei ce luptă acolo — la sute de kilometri depărtare de familiile şi casele lor — pentru Patrie, pentru existenţa şi drepturile ei, precum şi pentru liniştea, tihna şi viaţa însăşi a celor rămaşi acasă, la sute de kilometri înapoi de gigantica luptă dintre cele două lumi!

Pentru ei, dragii noştri luptători din toate armele, prima mulţumită pe care le-o putem arăta de sărbători, constă în certitudinea că le urmărim truda, necazurile inerente unei campanii grele — dar mai ales, sfintele lor sacrificii — cu înfrigurare, cu sinceritate şi cu toată curăţenia sufletească.

Să le dovedim că şi pentru noi — cei dela adăpostul sigur al depărtării de front — nu există alt gând decât Patria, altă preocupare decât munca şi nici altă speranţă decât dreapta victorie a zilelor de mâine; că opiniile şi preferinţele personale sunt inexistente în faţa hotărîrilor Mareşalului Conducător — luate în deplină cunoştinţă de cauză şi dispunând de toate elementele necesare — SINGURUL care poate şi trebue să ne arate calea luminoasă a izbândei; că în locul confuziei, haosului şi finalmente al ruinei ireparabile — în care toţi duşmanii Ţării ar dori să ne vadă căzuţi — dăinueşte încrederea, înţelegerea, unirea, disciplina şi respectul jurămintelor făcute Patriei, Regelui şi Conducătorului.

Acestea sunt darurile de sărbători — convingeri nesdruncinate — pe cari noi le trimitem celor ce luptă departe şi în acelaşi timp, urări făcute celor din interior...

Tuturor: LA MULŢI ANI! Sburătorilor — în plus — NOROC LA SBOR!

Al. Demetrescu





× Locot. av. Gh. Antonescu, un distins sburător al unui grup de bombardament

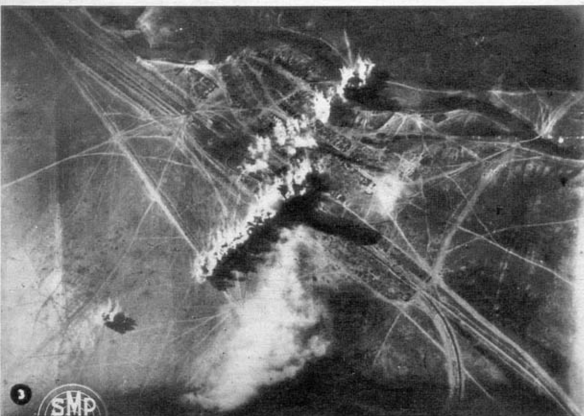




Un brav: Locot. av. MIRCEA NICOLAU







ARIP



1) Domnul minis
General Jien
inspectând o
tate de aviați

2) Lovit în plin,
onul dușman se
bușește lăsând
urmă o coadă g
să de fum.
(S. M.

3) Efectul bomb
noastre: dâra
explozii atinge
cale ferată și
plasamentele
tare ale unei lo
lități dușmane.
(S. M.

4) Tunarii noștri
tiacrieni apăr
cerul cucerit
Don.
(S. M.

5) Mascota unei
mații de aviație
vițel, este bine
grijit de ve
noștri sburător
(S. M.

6) Avioane și bo
pentru dușmanii
îndepărtatul Es
(S. M.

Pentru căldura și dragostea lor, publicăm mai jos cuvintele adresate de d. General N. Pălângeanu sburătorilor noștri, în August 1941.

SBURĂTORII NOȘTRI. Primii cari au smuls succesele armatelor noastre pe Prut și dincolo de Prut... Prima nădejde a Comandantului unei Armate și sprijinul dorit — și împlinit — al tuturor luptătorilor tereștri, care-i vroiau alături în clipele grele.

GENERAL N. PĂLĂNGEANU
Șeful de Stat Major al unei Armate





5



6

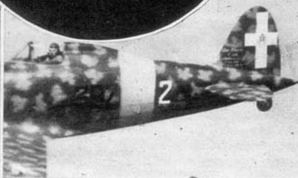
ROMÂNEȘTI în LUPTĂ



Cronica războiului aerian

de Romulus Seişanu

Formaţie de avioane „Stukas", celebrele bombardiere în picaj.



IN operaţiile ce s'au desfăşurat în cursul anului 1942 pe toate teatrele de războiu, aviaţia a avut un rol covârşitor, fie prin propriile sale acţiuni în luptele din spaţiul aerian, fie în colaborare cu forţele terestre şi navale.

Oriunde spaţiul aerian a fost dominat de aviaţie s'au putut obţine rezultate tactice şi strategice. — Pe frontul principal european dela Răsărit, aviaţia germană prin admirabila sa organizare, prin calităţile aparatelor sale de luptă, de bombardament, de vânătoare şi recunoaştere, ca şi prin echipagiile sale de elită, atât de bine antrenate şi experimentate, împreună cu cea italiană, deasemenea bine organizată şi dispunând de aparate şi echipagii la nivelul cerinţelor războiului modern şi cea română care a dat şi ea dovadă de reale calităţi prin modul exemplar cum şi-a îndeplinit misiunea sa chiar în situaţiile cele mai grele, au colaborat cu forţele armatei de de uscat şi au desfăşurat o intensă activitate încoronată de succes.

In campania de iarnă ele au participat la operaţiunile de apărare a liniei principale a frontului şi a punctelor sale de sprijin; în campania de primăvară şi de vară, la toate acţiunile ofensive din sectorul de sud al frontului şi anume: în bătăliile din Crimeia, dela Kerci şi Sevastopol, în bătălia dela Harcov, din regiunile Donului mijlociu, Doneţului, Rostovului, din Caucazia occidentală şi orientală, din Istmul Don-Volga şi din sectorul Stalingrad; ca şi în luptele defensive din regiunile Voronej, Orel, Riev, Kalinin, lacul Ilmen, zona Leningrad şi lacul Ladoga; iar în campania de iarnă, la continuarea operaţiunilor ofensive din Caucazia (sectorul Tuapse şi regiunea Terek); în luptele de apărare din cotul cel mare al Donului, în spaţiul dintre Volga şi Don, în regiunile dintre Kalinin, Riev, Toropeţ, Veliki-Luki, lacul Ilmen, ca şi în cele cu caracter ofensiv ce au urmat în aceleaşi sectoare.

Apoi, în luptele aeriene şi în atacurile pentru sprijinul armatelor de uscat, sau în atacurile din spatele frontului inamic împotriva concentrărilor de trupe, a coloanelor de vehicule, a căilor de comunicaţie, a aerodromurilor, a instalaţiunilor portuare şi a altor obiective militare, aviaţia germană şi română, fie în colaborare, fie izolate, au contribuit într'o largă măsură la slăbirea şi înfrângerea forţelor sovietice.

Buletinele Marelui Cartier General german au înregistrat de nenumărate ori acţiunile încoronate de succes ale aviatorilor români de pe frontul oriental, cari au îndeplinit misiuni dintre cele mai grele în ajunul şi în cursul marilor bătălii din sectorul de Sud al frontului, ca şi atacuri îndrăsneţe cu mare eficacitate în regiunile cele mai îndepărtate dela răsărit de Volga. — Lor li se cuvine să le aducem, pentru eroismul şi spiritul lor de sacrificiu, întreaga noastră admiraţie şi recunoştinţă.

In Mediterana şi în Africa de Nord atacurile aeriene germane şi italiene s'au intensificat împotriva bazei britanice din insula Malta, a zonei canalului Suez, a bazelor de sprijin şi a aerodromurilor britanice din Egipt şi Cirenaica orientală; iar după debarcarea corpului expediţionar anglo-american pe solul Africei franceze, şi împotriva porturilor şi a aerodromurilor din Algeria şi Maroc, ca şi a vaselor de transport inamice din basinul occidental al Mediteranei.

Baza britanică din insula Malta a fost ţinută sub un continuu şi violent bombardament în cursul lunilor Aprilie, Mai şi Iunie. Intre 1 August şi 10 Septembrie grupurile de aviaţie germane au dat 50 de atacuri împotriva sectorului canalului Suez, a porturilor Port Said, Suez şi Alexandria; iar după debarcarea corpului expediţionar anglo-american în Maroc şi în Algeria, aviaţia italo-germană a atacat necontenit instalaţiile porturilor Alger, Bone, Philipeville, aerodromurile şi vasele engleze din Mediterana şi au transportat trupe şi material de războiu în Tunisia şi în Cirenaica, contribuind la organizarea capului de pod din Tunisia şi la întărirea forţelor italo-germane din zona Agedabia-El-Agheila, comandate de mareşalul Rommel. Aviaţia britanică a activat şi ea în Africa de Nord şi în Mediterana, dar mai mult sub forma atacurilor teroriste împotriva oraşelor din Germania de Vest şi Nord-Vest, şi din Italia de Sud şi de Nord-Vest, pricinuind numeroase distrugeri de case şi victime omeneşti în populaţia civilă. Câteva mii de case au fost distruse de bombele aviatorilor englezi în oraşele Genova, Torino, Milano, Neapole şi alte localităţi din Italia; ca şi în câteva oraşe din Germania.

Cu prilejul acestor acţiuni teroriste aviaţia de bombardament britanică a suferit pierderi severe. Astfel, în cursul atacurilor împotriva oraşelor germane Colonia, Dusseldorf şi Oberhausen peste



Avioane italiene sburând în patrulare peste Mediterana.

la revoluţionarea strategiei navale. Nu s'au mai dat lupte navale în apropierea coastelor continentelor — t i p La Hougue, Abukir, Trafalgar, sau Yutlanda — ci în largul oceanelor şi al mărilor cu sprijinul aviaţiei ataşată flotelor. Nu mai trec convoiurile de vase dealungul coastelor, ci prin toate zonele oceanelor şi mărilor protejate de vase de război şi de avioane.

dus vremea— nu prea îndepărtată — când se spunea de către experţii navali, că avionul fiind un instrument de luptă cu rază de acţiune diurnă şi deci slab, libertatea comunicaţiilor maritime poate fi asigurată mai bine de vasele de război, cà şi în trecut. S'a mai spus că avionul foarte mobil, esenţial rapid şi lipsit de fond, nu poate îndeplini acţiuni de lungă durată şi neocupând aerul decât prin intermitenţe, el nu-l poate stăpâni de fapt, în timp şi în spaţiu. Avionul însă a făcut progrese. El a câştigat în rezistenţă, în greutate, în viteză. Capacitatea sa ofensivă a sporit, ca şi raza sa de acţiune. Pentru el s'a creiat o bază flotantă fără de care nici o flotă nu se mai aventurează în largul oceanelor: vasul port-avion. In bătăliile aero-navale ce s'au dat în cursul anului 1942, în Marea Mărgeanului din apropierea insulei Australiei şi a Nouei Guinee, ca şi în oceanul Pacific central din apropierea arhipelagului Salomon, avionul a avut un rol aproape decisiv. In cursul acelor bătălii sute de avioane japoneze şi americane, şi-au disputat supremaţia spaţiului aerian. Intr'o singură bătălie din apropierea arhipelagului Salomon s'au prăbuşit peste 200 de aparate americane şi aproape 50 de aparate japoneze. S'a dovedit că o forţă navală lipsită de aviaţie, este grav ameninţată în cazul unui atac aerian. Chiar convoiurile anglo-americane puternic protejate de crucişătoare, distrugătoare, submarine şi avioane ambarcate pe vase s'a dovedit că pot suferi pierderi grave când sunt atacate simultan de submarine şi avioane în valuri succesive. In cursul anului trecut o parte însemnată din tonajul comercial anglo-american a fost scufundat, sau avariat, de avioanele germane, italiene şi japoneze. S'a crezut de către experţii navali englezi şi americani, că bastimentele de linie ultra moderne, graţie cuirasei lor şi punţii lor cuirasate într'o formă specială, a compartimentajului celular blindat, ca şi artileriei anti-aeriene, vor putea rezista bombelor avioanelor de cel mai mare calibru. Până acum vulnerabilitatea bastimentelor de linie, ca şi a crucişătoarelor grele şi celorlalte vase de suprafaţă în cazul atacurilor aeriene, a rămas tot nerezolvată, cu toate blindajele perfecţionate şi piesele de artilerie antiaeriene aflate pe bordul lor. O altă problemă, care deasemenea n'a fost încă rezolvată, este aceia de tactică generală în legătură cu bombardamentul aerian a unei flote de suprafaţă—stabilirea conjucţiei unei forţe aeriene cu o forţă navală semnalată în larg. Totuşi, s'au realizat progrese şi în acest domeniu, de ordin tehnic, deoarece numeroase convoiuri anglo-americane au putut fi atacate de avioanele germane în colaborare cu forţele navale, în larg, după ce au fost semnalate, aşa că s'a atins punctul de joncţiune între ele, pe baza unor calcule.

Şi cum Marea Britanie şi Statele-Unite suferă consecinţele războiului aero-naval prin scufundarea unei părţi importante din flota lor comercială şi de război, puterile Axei trag toate avantagiile prin folosinţa avionului, submarinului şi a celorlalte forţe navale, interceptând toate căile de comunicaţie maritime inamice.

Marea Britanie ar vrea să substitue devizei tradiţionale *„The rule Britannia on the waves,* deviza *The rule Britannia on the air,* dar ea, ca şi asociata sa de peste oceanul Atlantic, republica Statelor-Unite se găsesc încă în faza când n'au îndrăzneala să renunţe definitiv la doctrina clasică perimată a dominaţiei mărilor prin vase de suprafaţă. Şi de aceia continuă cu operarea combinată a forţelor navale şi aeriene, care însă reclamă o nouă strategie. Fapt este, că în cursul anului 1942, aşa cum s'au desfăşurat operaţiunile pe toate teatrele de război, terestre, navale şi aeriene, puterile Axei beneficiind de poziţiile lor, au manevrat în linii interioare şi au putut menţine supremaţia aeriană; după cum au aplicat în condiţiile cele mai bune colaborarea aviaţiei lor cu celelalte arme, graţie cărora au realizat pe uscat, în aer, şi pe mare, succesele cunoscute.

100 de avioane grele de bombardament engleze au fost doborâte în 48 de ore de artileria anti-aeriană. S'a pretins că în raidurile organizate de aviaţia britanică împotriva oraşelor din Germania s'ar fi constituit grupe aeriene de câte 1000 de aparate. Asemeni formaţiuni mari aeriene nu s'au putut constitui până acum din cauza greutăţilor de ordin tehnic.

Cu toată producţia lor masivă în aparate de luptă, pe bombardament, de vânătoare şi de recunoaştere cu unele tipuri perfecţionate, Marea Britanie şi Statele-Unite n'au putut obţine nici în cursul anului trecut supremaţia aerului pe teatrele de operaţiuni în care a activat aviaţia lor. Germania şi Italia au intensificat şi ele producţia lor aviatică reuşind să perfecţioneze aparatele lor de vânătoare şi de bombardament în ce priveşte viteza, rezistenţa, maniabilitatea şi capacitatea lor ofensivă, paralel cu sporirea echipagiilor de calitate. De asemenea ele au desvoltat apărarea antiaeriană şi au înmulţit numărul aerodromurilor.

In războiul maritim aero-naval aviaţiile germană, italiană şi japoneză au desfăşurat o intensă activitate, fie în colaborare cu marina de război, fie izolate împotriva forţelor aeriene, navale şi a convoiurilor protejate inamice, în oceanele Ingheţat de Nord, oceanul Atlantic, Marea Nordului, Marea Baltică, canalul Mânecii, oceanele Indian şi Pacific cu mările lor anexe.

Doctrina veche navală, care substima rolul aviaţiei în războiul maritim, a căzut. — Avionul a ieşit triumfător şi împotriva vaselor de suprafaţă de cel mai mare tonaj. El a mai contribuit la transformarea condiţiilor războiului pe mare,



Pe cerul îndepărtatului Est şi pe pământul blestematelor stepe, vânătorii români veşnic victorioşi.



La Postul de comandă
(Foto S. Tulea)

PE UN AERODROM DEPARTE...

Seara, la popotă, „clacă" de vorbă ca de obiceiu, noaptea calmă şi sticloasă, iar dimineaţa, o dimineaţă ca toate celelalte cu puf uşor de brumă pe aripile avioanelor şi soare anemic răsărit undeva pe aproape.

Aparatele şedeau cuminţi în aşteptare, rânduite frumos pe o latură a aerodromului.

Viaţa începuse să palpite pretutindeni. Desigur, puţini oameni ştiu cum se însufleţeşte un câmp de aviaţie. La început, când noaptea îşi ridică o geană de întuneric la orizont şi primele trâmbe de lumină parcă încep să răzbată, e tăcere iar senzaţia de pustiu te copleşeşte de cum ai păşit pe aerodrom. Avioanele par ici, colo, făpturi fanteziste, cufundate într'un somn metalic. Camioane, macarale, butoaie, grinzi şi o sumedenie de alte materiale zac risipite pe pământul neted, învăluite în mantia cenuşie a zorilor. Deodată pe neaşteptate, liniştea e sfâşiată de strigăte cuprinzând ordine din bordeele ascunse încep să răsară oameni cari se cheamă, şi-şi dau comenzi, încet, încet câmpul se umple de o lume care se înmulţeşte ca prin farmec, butoaiele încep să se rostogolească, maşinile să funcţioneze, motoarele să zbârnâie, elicile să se învârtească.

Munca pe aerodrom a început.

S'a făcut ziuă!

Aşa a fost şi în dimineata aceia... Când au sosit piloţii pe aerodrom, totul era în perfectă regulă. Au cercetat hărţi, au schimbat opinii şi fiecare s'a îndreptat apoi spre aparatul lui. Avioanele erau gata de zbor. Zumzetul regulat al motoarelor încânta urechea ca o muzică plăcută. Şi pe bună dreptate. E muzica pe care o ascultă înaintea fiecărei plecări, pentrucă în gama notelor monotone şi regulate, se împletesc speranţele celui care înfruntă necunoscutul albastru.

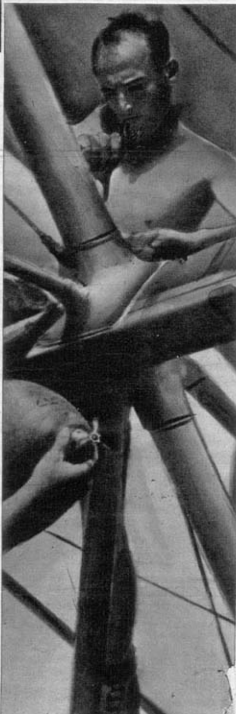
In aşteptare, piloţii vânători, ce urmau să facă protecţia unor avioane româneşti de bombardament, ascultau satisfăcuţi muzica motoarelor lor.

Există o expresie pe care o întâlnim des în vorba şi în cărţile noastre: „Ca trăznetul din senin"... Vă amintiţi?

Dar mai ales, o puteţi transpune în imagini?

Aşa a fost dimineata aceia...

Pe neaşteptate, în văzduhul pur ca apele unei oglinzi de cristal, deasupra aerodromului, au apărut în



formaţie, un stol de bombardiere roşii...

Din senin...

Cum se întâmplă numai la cinema, decorul s'a schimbat fulgerător.

Ca la o singură comandă, întregul aerodrom în pregătire pentru misiuni dinainte studiate, s'a transformat în poziţie de apărare şi contraatac împotriva îndrăzneţilor şi inoportunilor roşii...

O clipă numai de reculegere şi ţăcănitul sacadant al mitralierelor, răbufnitul vătuit al A. C. A-ului, se amestecau în spaţiu cutremurător, într'o infernală orchestraţie.

Cerul însuşi s'a învăluit într'o ceaţă groasă iar soarele se zărea prin draperiile vinete, ca un ban uriaş de aramă.

Prezenţei roşiilor, au răspuns proiectilele antiaerienei..

Apoi ca la întoarcerea unei manivele, fumul s'a risipit, tragerile au încetat şi totul a reintrat în normal.

Oamenii au eşit din adăposturi şi s'au regrupat la posturile lor.

Cu urechile atente descifrau un zumzet pe care îl cunoşteau. Ce urmase?

In timpul tragerii antiaerienei, în atmosfera de iad, prin răpăiala luminoaselor, prin fum şi flăcări, patru vânători români decolaseră.

Cu mâinile streaşină la ochi, noi cei de pe aerodrom, am început să-i căutăm în înaltul cerului. A! Iată-i colo departe...

In zare de smarald ei aleargă vijelios în urma bombardierelor ruseşti, cari desfănţuiseră atacul. Le-a ajuns. Se aduc binoclurile din bordee. Un strigăt: „Unul a fost doborît!".

O coadă uriaşe de fum incondeiază orizontul.

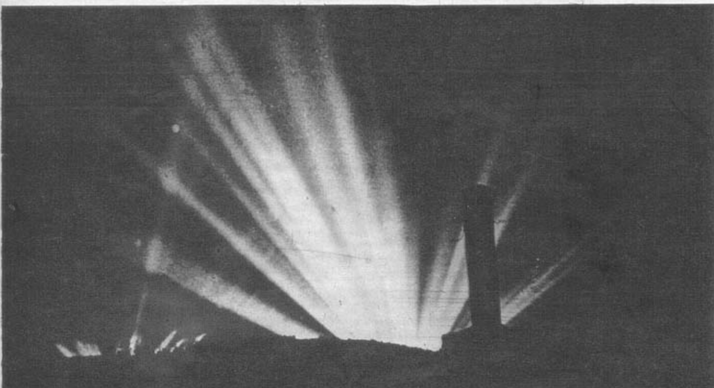
„Incă unul! Bravo!".

Câteva chiote şi câteva capele sar în aer. Privirile se ascut, degetele spectatorilor de pe aerodrom învârtesc teribil rotulele binoclurilor... Dar nu se mai vede nimic. Punctele negre s'au şters în zare, înecate în aburi luminoşi. In spaţiul fără fund, urmărirea victorioasă a continuat până deasupra Stalingradului.

Sold. T. R. BOGHIZAN P. ION
rep. de răsboiu S.M.P. pt. Aeronautică



Mecanicii dela o unitate de hidroaviaţie, pregătind aparatele pentru o nouă croazieră deasupra Mării Negre. *(S. M. P)*





Cpt. av. Dumitru Mihalache



A căzut pe front, departe, acolo unde de scrie astăzi existenţa însăşi a neamului, căpitanul aviator Dumitru Mihalache.

Cioplit parcă cu dalta dintr'un bloc de granit, căpitanul Dumitru însemna într'adevăr un caracter şi un suflet nobil de sburător, din aceia cari au dus faima aripilor româneşti în rândurile prietenilor şi duşmanilor noştri.

Observator aerian de înaltă clasă şi şef de bord respectat şi ascultat „orbeşte", sburătorul Dumitru Mihalache a plecat pentru totdeauna din mijlocul unei familii dragi — soţie şi doi copii — şi din aceia a camarazilor sburători cari nu-i vor uita nici chipul şi nici sufletul lui de om blând, de bun şi adevărat prieten!

Al. D.

S. Lt. av. Mircea Chiraş



Îi suntem de mult datori floarea tristă a acestui medalion sublocotenentului aviator de rezervă Mircea Chiraş. Dacă am întârziat omagiul postum pe care nu ştim dacă-l vom putea ridica la înălţimea Eroului, este că am fi dorit să încrustăm aci precisele fapte care l-au făcut să braveze moartea întru biruinţa Neamului său, a Ţării sale.

Prea multe date nu avem nici acum la îndemână. Avem însă pe cea mai convingătoare, mai mândră, mai sublimă: Chiraş a murit cum mor eroii de când sunt eroi pe lume.

Sbura pe coasta mării, se întrecea cu pescăruşii şi cu şuierele vântoase ale întinderilor cu valuri şi marinari. Avea rostul să apere coastele, apele româneşti şi pe marinarii români şi aliaţi. Şi într'una din aceste sublime misiuni, pasărea lui nu l-a mai ascultat. Chiraş s'a prăbuşit la datorie. Chiraş a fost un cavaler fără urmă de sentimente egoiste, chiar atunci când aripa morţii i-a fâlfâit lângă tâmple.

„In faţa primejdiei — mărturiseşte emoţionat domnul Lt. av. Ilie Popa, un bun camarad al lui Chiraş — şi a morţii te-ai stăpânit. Ai pus salvarea camarazilor tăi de echipaj, pe care i-ai ajutat, înaintea propriei tale salvări, arătând, la cel mai greu examen pe care îl poate da un om, caracterul tău tare şi sufletul tău nobil".

Iată fapta de mare erou a lui Chiraş: întâiu camarazii şi pe urmă eu, dacă voiu mai izbuti să mă salvez. Ce strămoşi, ce sânge dac l-a împins pe Chiraş la acest dumnezeesc gest? Din ce plămadă a fost zidit trupul nu prea înalt, dar viguros al acestui om de strălucită elită sufletească?

Viaţa lui? Intâiu a camarazilor, apoi a lui... Şi viaţa lui a fost jertfă ştiută şi benevolă, pe altarul sfintei camaraderii.

„Nu te vom uita niciodată"! exclamă emoţionat camaradul său Lt. Popa.

Dar cine poate să uite asemenea rarisime exemple de caracter şi eroism?

LADMISS ANDREESCU

Puiu de oier aviator

Când mic eram, vorbiam prin somn cu luna
Visam că-mi pune-aripe şi că sbor
Cu prispe albe mă striga cătuna
Milos, cum cere ploaie un ogor.

A doua zi, cum mă sculam, un smeu
Meşteşugiam suindu-l şoim spre cer
Un fel de jalbă pentru Dumnezeu,
Rugându-L cum să birui până' la El.

Anii s'au scurs, dar n'a fost chip s'ating
Nici prima treaptă a 'nălţimei Sale
In zori de zi, când stelele se sting
Eram cu ochii Mureşe de jale.

Priveam spre Cer şi mă rugam cu spor:
— „Dă-i frunţii mele Doamne, tari unelte
Să-mi fac şi eu o pasăre de sbor...
O pasăre cu aripele svelte.

. . . .

Era frumos la mine 'n sat: mult soare
Şi-o linişte s'o bei ca doctorie
Dar mie mi-era sete de motoare
Să pun luceferi — flori la pălărie.

Prin luna Mai, uitând că sunt oierul
Mi-am luat în traistă visele bucate
Şi m'am oprit pe unde cântă fierul
A ţară care ştie „a se bate".

Intrând copil de trupă la flotilă
Imi stă văzduhul 'n faţă ca o carte
Sunt azi, începător, la prima filă
Mâine, un prinţ al sborului departe.

Voi săruta iconostasul zării...
Dac'oiu muri în Crivăţ ori pe moină
Sub nucii din grădina depărtării
Voiu bea din fluer dulcea noastră…

D. PIETRA…

BOPPII

de PETRE PAULESCU

Şi uite-aşa într'una în picaj
Din piscuri de văpăi, pe cazemate;
Sar ţăndări şi pământul sare 'n trombe
Şi urlă lung sirenele cu toate.

E freamăt greu şi dur de avioane
Şi trag rafale, brave echipaje;
Işi dau târcoale roşii adversarii
Şi aerul miroase a viraje.

Cad bombele fără răgaz pe culmi
Şi dorobanţii iau zarea 'n baionete;
Trec prin baraje, nărue reţele
Şi din tufişuri trag spre cer rachete.

„Suntem aici" şi valuri mari de aripi
Se 'ncumetă 'n jos, ulii şi aquile;
Şi fumegă văzduhul de pârjoluri
Şi-azurul tot e zvon de escadrile.

—

O lună de prăpăd şi rotogoale
De forturi arse şi de cer aprins;
Şi pot să spun elanurilor mele:
„La Don şi Volga Boppii au învins".

Stalingrad, 1 Iulie 1942







SE vărsiseră subt poală de munte, de unde se repezeau ca şoimii asupra vrăjmaşului. Şi niciun bolşevic nu le descoperise vizuina.

Avioanele erau ascunse subt brazi iar piloţii încătărămaţi aşteptau în carlingă semnalul de plecare. Erau gata de luptă şi ca trăsnetele spintecau văzduhul.

Pe cuta zării se vedea rostogolindu-se câte un avion duşman.

— L-au doborît, e în flăcări!! Ah!!

Şi cei rămaşi la teren fierbeau ca smoala în cazan.

— Să mai plece o patrulă, de ce să lâncezim aici?

— Aveţi răbdare, ne mai trebue şi pentru protecţia fraţilor ce pleacă în misiuni de informaţii.

Terenul acestora era ceva mai în fund subt poala muntelui şi când s'auzeau motoarele lor vuind ca furtuna pe frunză de codru, le răspundeau în cor acelea ale vânătorilor. Era plin văzduhul, de parcă vârfurile munţilor alunecau pe povârnişuri spre adâncul pământului.

Drumul împreună era sigur şi îndrăzneţ.

Vânătorii se jucau în jurul avioanelor de informaţii, aruncând ghiarele morţii în focul Gheenei.

După îndeplinirea misiunei, vânătorii conduceau pe camaradul dela informaţii până la vatra lui, de unde se îndepărtau în rasul pământului.

Tremurau munţii, se umpleau de vuet văile şi prin codrii din frunză în frunză sărea aceeaşi melodie de aripă.

La cortul unei escadrile de informaţii se oprise elicea unui avion de legătură.

— Abia v'am găsit!

Vorbea tare de parcă numai motoare îi vâjâiau în urechi.

A sărit în grabă din avion, aruncând casca spre spate. Era înalt, drept şi subţire ca o tulpină de cetină, ochii mari setoşi de sbor în reflecţii de azur, iar buzele răsfrângeau lumina unui soare lăuntric pe care nici furtuna nu-l întuneca.

— Am venit, mă primiţi într'una din escadrilele Dvs.?

Comandantul i-a prins mâna, a murmurat ceva căutând cu privirea spre avionul ce se întorcea din misiune.

— Nu vreţi să m'auziţi, vă convine, ce vă pasă?!

Vorbele lui înjunghiau ca un pumnal ruginit.

Nimeni nu-i putea spune cuvântul desrădăcinării „Vino".

Legea aripilor era vrăjită, era alta decât aceea a pământului.

Aci omul şi în drumul spre moarte părea că trăeşte vecinicia.

Ghiarele hrăpăreţe ale morţii amorţeau în vibrarea uşoară şi prelungă a aripelor.

Şi în zumzetul unui alt motor ce-a spart liniştea zărilor, tânărul blond ca spicul de grâu în soarele lui Iunie, tremura aidoma robului la pocnetul biciului.

S'ar fi desprins de pământ subt presiunea aburului sufletului, numai să poată şi el străbate perdeaua de foc a duşmanului, convins că nu va muri niciodată.

Avionul desprins de pământ s'a şters în depărtări. Crestele munţilor ardeau în asfinţit şi ochiul lui căuta înţelegerea printre cei din jur.

Se întronase liniştea, spre vale s'auzea clinchetul apei Sucevei iar pe deasupra un foşnet ca de aramă, prin care glăsuiau sufletele plăeşilor de altădată:

— „A sunat cornul de luptă, treziţi-vă cu toţii".

Tânărul sburător dădea târcoale cortului unde se pregăteau misiunile, ca un câine rămas stingher la târla de unde turma a scoborit de multă vreme spre vale.

Inserarea agăţându-şi ţolul de crestele munţilor, a sărit peste lume până dincolo de mare.

— Nu s'a întors Kerciu, Domnule ....?

— Aveţi răbdare, vine, mai are timp.

Urechile tuturor se ciuleau la freamătul zării, ca al prepelicarilor la foşnetul miriştii.

Şi aşteptau pe cel care urca pe povârnişul morţii spre culmea nemuririi.

— Tot mai vrei să rămâi la noi domnule.........?

— Ce întrebare.........?!? Şi tânărul parcă a vrut să spună „stupidă", însă fineţea lui îi priponise cuvântul şi poate chiar gândul în faşe.

Era sensibil ca o frunză la vânt şi tot senin. Nici iadul nu-l întuneca! Totul se limpezea în lumina sufletului lui.

Apropiindu-se de ceilalţi vroia să le împărtăşească durerea celui ce nu se mai întorcea.

— Tot n'a venit Kerciu?

— Tot.

O buză atârna spre pământ şi mâna viguroasă a şefului, a şters câteva nume de pe lista echipajelor.

Ochii tânărului s'aprinseseră în lumini şi gândind că poate înlocui pe cineva, s'a apropiat de comandant pironindu-l în priviri, fără ca buzele să se poată apropia spre a tălmăci gândul. Şeful l-a înţeles, dar nicio vorbă. Cine putea înlocui sufletele ce se ridicaseră deasupra lor? Erau departe de acei ce cuceriseră văzduhul.

Tânărul s'a încovrigat, a rotit privirea şi s'a fofilat spre eşirea cortului, către marginea brădetului.

Comandantul nu-l slăbea din ochi şi l-a urmat prinzându-l de umăr.

— De ce te grăbeşti, fiecare la rândul lui?

Figura blondă plină de lumină, a rămas ca o statue în bătaia lunei.

O vorbă, un suflu, nimic. Părea de ghiaţă.

Şeful l-a chemat în adăpost.

Prin liniştea nopţii s'auzeau răsetele echipajelor. Era o viaţă nouă ce încolţea în umbră şi acolo se odihneau gândurile de peste zi frământate în neastâmpăr.



Bombardierul a decolat. In curând îi vor urma altele.

(S. M. P.)

Ar fi dorit şi el s'alunece pe povârnişul morţii spre a se înălţa apoi pe aburii acelei lumi fără margini.

Comandantul sgârâia într'un carnet şi trăgea din când în când cu coada ochiului spre el.

Nu vroia să mai primească pe nimeni în escadrilă, căci toţi cei ce veneau târziu, parcă aveau moartea legată de picior.

Seninătatea, entuziasmul celui de faţă vorbeau prin ochii aceia deschişi larg de parcă nu se închideau niciodată şi de aceea îi ocolea privirile.

Dar tăcerea a fost sfâşiată ca o stambă nouă.

— „E greu s'aştepţi rândul înapoia frontului".

Să şezi în adăpost cu femeile şi copii, când camarazii luptă, s'auzi doar faptele lor eroice trâmbiţate pretutindeni, iar tu să te adăposteşti subt braţul lor?

Cum ar putea cineva răbda toate acestea atâta vreme cât nu-i nici orb, nici ciung şi nici olog?!?

Mai mult, acum şi orbii văd şi luptă. De ce atâta vitregie?

Spumegase spre colţul gurii şi tremura ca un om cuprins de friguri palustre.

„Şi orbii luptă", a îngânat Comandantul, gândindu-se la şeful unei escadrile de vânătoare, Căpitanul „Vernescu E.", care abia îşi recâştigase vederea pierdută într'un accident de avion şi care acum luptă mai îndârjit.

Şeful şi-a sprijinit fruntea în palmă bâlbâind ca mutul prin semi-întunericul adăpostului.

La lumina albăstrue a unei lămpi de spirt, în clocotul cafelei, se ciocneau doar privirile de înţeles şi vibraţiile sufletelor evadate din trupurile lor.

— „Mai bine mergi spre o moarte sigură decât să priveşti de departe moartea altora!

Nu, nu plec dela Dvs. până ce nu sbor peste linii! Vă rog cereţi-mă şi pe mine. Vreau să sbor, să trăesc printre camarazi adevărul vieţii ostăşeşti. Orice aş face în interior nu mă împacă! Rămân aici, nu plec!".

Faţa-i era albă, ochii în unde albastre, buzele uscate şi nările în tremur de ape toamna,

— „Să-l cerăt?" gândea comandantul, şi înfrigurat de vedenia pierderii lui, închidea ochii fără să-l poată îndepărta din câmpul vederii.

Simţea un fluid inundându-i fiinţa, vedea pe tânăr înălţându-se deasupra pământului şi călcându-i creştetul capului, parcă să-l sdrobească.

Sgomotul de motor i-a trezit şi Comandantul ieşind din cort a isbucnit:

— A venit Kerciu! Insă avionul s'a dus în îngânarea dezacordată a motoarelor.

Un bolşevic bâjbâia prin noapte.

Kerciu era departe, acolo unde ei nu puteau s'ajungă nici cu gândul.

— Ia o cafea şi lasă paşii în voia soartei, nu-i abate din drumul lor.

Degetele tânărului tremurau pe ceaşca de cafea ca ale ţiganului uluit pe coardele scripcii şi sorbea licoarea fără ca buzele s'o atingă, atâta sete îi frigea coşul pieptului. Nu scoteau o vorbă, le era teamă, doar scâncetul scândurilor pe cari se lungiseră să-şi odihnească mădularele, le acorda gemetele desprinse în răsuflări ca nişte aşchii usturătoare de subt unghii.

In zorii zilei, când prospeţimea brădetului le umplea inima de speranţe, printre avioanele plecate în misiuni, se strecurase şi tânărul blond cu bondarul de legătură.

Comandantul l-a petrecut şi parcă ar fi vrut să se ducă după el până în inima pământului.



Peisaj rustic pe un aerodrom.
(Luce)



Lucru de aerodrom...
(S.M.P.)

Tânărul îi furase ceva din piept şi simţea golul adâncindu-se tot mai mult odată cu depărtarea lui.

Golul acesta s'a adâncit în golul stepei şi nu l-au umplut nici valurile mării Azovului. Intr'una din întoarcerile sale din Crimeea, Comandantul s'a oprit pe terenul „Troenilor", dela Odesa.

Pripea soarele şi'n lumina lui se risipeau norii de praf, lăsaţi în urma bechii ce scormonise pământul.

— S'a întors avionul din misiune!!!

He-i-i-i, mă-ă-ă-ă, ieşiţi, mecanicii dela escadrila...

— Dar ce minune-i asta, că s'a întors un avion din misiune?

— Nu domnule........ dar să vedeţi Odesa a devenit pentru noi aşa ceva, o, o-o-o-o!

— O ce măi?

— Ceva pe care aluneci ca pe un povârniş după ploi. Urci doi paşi şi cazi trei!

Comandantul a holbat ochii oarecum întrebător şi mirat. Nu prea-i părea adevărat după cum dealtfel şi era.

Avionul a venit spre marginea terenului şi toţi s'au repezit gălăgioşi spre el, ca viespile pe cel ce le-a stricat căsuţele.

Larma a fost însă curmată, ca ştreangul spânzuratului subt tăiuşul săbiei. Elicea a svâcnit de câteva ori, s'a oprit şi cu ea orice mişcare.

Nu se cutremura pământul, dar comandantul nostru simţea un tremur adânc.

S'a dus într'acolo. Pilotul şi mitraliorul avionului se priveau între ei şi din când în când aruncau priviri fulgerătoare spre roiul ce-i înconjura. Aveau însă acelaşi zâmbet senin, doar prin geamul stropit de sânge parcă plângea inima observatorului ce nu mai putea bate deasupra liniilor duşmane.

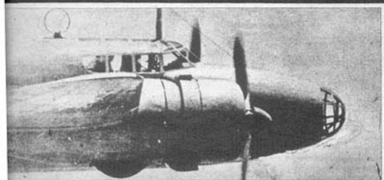
— François? François? Şi ca un ciumat alerga peste câmp spre avionul din partea cealaltă a terenului, comandantul venit din Crimeea, spre a se ridica deasupra pământului, ca să privească povârnişul dela Odesa, unde se înălţase o lumină blondă ce mătura umbra pământului.

C. CORAVU



ALIAŢII NOŞTRI







...i aşi: Cpt. Bär (113 victorii
...riene şi Locot. Geisshardt
...3 victorii), la data de 10.
... 1942
(P. K.)

...un aerodrom italian, noaptea
(Luce).

...opeica înaintare a aliaţilor
în inima Rusiei
(P. K.)

...mbardiere japoneze deasu-
... Pacificului, zburând spre
obiective
...ari germani în plină acţiune
(P. K.)

BOMBARDAMENTUL ÎN PICAJ



„Stukas" în plină acţiune (P. K.)

ÎNCERCĂRI izolate de a asvârli proectile explosive din avion, sunt înregistrate de istoria aviaţiei militare, încă din cursul războiului tripolitan şi campaniei din anul 1913 (războiul balcanic).

Bineînţeles că proiectilele erau obuze obişnuite de artilerie, care erau asvârlite cu mâna peste bord, fără nici un mijloc special de lansare şi fără a se folosi vre-un aparat de ochire.

Aviaţia a fost chemată să joace un rol tactic efectiv, de abia îndată cu începutul primului războì mondial, în anul 1914.

Prima misiune încredinţată aviaţiei a fost „recunoaşterea" inamicului. Zilnic avioanele celor două tabere explorau pe cât de adânc puteau, teritoriul inamic (50 Km.), căutând să determine coloanele în mişcare, compunerea, direcţia, şi tăria lor; trupele în staţionare.

Celelalte misiuni erau ca şi necunoscute.

Evoluţia utilizării aviaţiei, atât la Germani, ca şi la Francezi, a fost asemănătoare.

Astfel, în lucrarea istorică a războiului trecut, întocmită de Georg. Neumann: „Die Deutschen Luftstreitskräfte in Weltkriege" (pag. 397) găsim următoarele afirmaţii:

— „Recunoaşterea strategică a fost pusă pe primul plan".

„Aviaţia în slujba artileriei era ca şi necunoscută". — O întrebuinţare într'adevăr raţională a observaţiei tragerilor de artilerie cu avionul, a avut loc, pentru prima oară, la asediul cetăţii Maubenge (capitulată la 7 Septembrie 1914). — În locul T. F. F.-ului, neadoptat încă la bordul avionului, legătura cu bateria s'a efectuat prin semnale luminoase.

„*Bombardamentul aerian constituia o îndeletnicire de ocazie*".

„De lupte aeriene serioase, nici nu putea fi vorba".

La Francezi situaţia era aceeaşi.

După bătălia depe Marna şi Iser (Sept. 1914) războiul care avea o formă de mişcare rapidă şi de manevră, — se „stabilizează".

Se ajunge la războiul de *tranşee*.

Cei doi adversari sunt pretutindeni în contact; vine iarna; nu mai există mişcare; deci recunoaşterea depărtată (pe atunci maximum... 50 Km.) — aşa zisă strategică, nu mai dădea rod.

Trebuia să se găsească alte realizări mai conforme aviaţiei.

Artileria devenise o armă de bază a operaţiunilor.

Avionul fost de recunoaştere, deveni de observaţie, şi totodată preocupări noui fură creiate aviaţiei, care se găsi în nevoia de a-şi specializa construcţia tipurilor de avion, în raport cu misiunile pe care arma aerului urma să le îndeplinească: „De aci înainte, va fi vorba să se ajute mai ales artileria; tot astfel se întrevede posibilitatea de a trimite sistematic aviaţia „*să bombardeze acolo unde nu ajunge tunul*" (Col. Pelegrin.

Aşa s'a întâmplat ca bombardamentul aerian, care era o „îndeletnicire numai de ocazie", de terorizat civilii din oraşe, să devie o armă efectivă de intervenţie în operaţiuni, pentru care a fost necesar să se construiască avionul *cu caracteristice speciale constituind aviaţia de bombardament*.

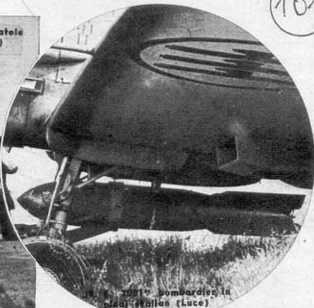
Eficacitatea bombardamentului deveni atât de supărătoare pentru ambele tabere, încât s'a simţit nevoia de a se creia cât mai neîntârziat o reacţiune împotriva bombardierelor inamice.

Aproape simultan, atât la Germani ca şi la Francezi, apăru în cursul anului 1915, — *avionul de vânătoare*, diferenţiat de cel de recunoaştere şi de bombardament.

Odată cu acest avion, se creiă şi lupta aeriană, care sili bombardamentul să reacţioneze în masă, fie să acţioneze noaptea, — iar astăzi să fie escortat, dacă se poate chiar până la ţintă, de o protecţie de vânătoare amică.



„Tren de... bombe" în drum spre aparatele care vor bombarda în picaj (P. K.)



„R. E. 2001" bombardier în picaj italian (Luce)

Bombardamentul aerian, creiat aşa cum s'a arătat mai sus, a folosit iniţial avioanele timpului, care erau prevăzute cu motoare cu putere foarte slabă, atât cât putuse tehnica de atunci să realizeze. Avioanele de bombardament nu puteau avea o rază de acţiune acceptabilă, decât pentru o cantitate redusă de bombe, de aceea trebuiau să-şi asigure combustibilul pentru drumul dus şi întors.

Războiul din 1914 - 18 terminat, progresele realizate de construcţia aeronautică, atât în domeniul motorului ca şi în cel al avionului, au fost considerabile.

Totuşi problema bombardamentului rămânea în larg deschisă, cu toate că raza de acţiune, tonajul în bombe şi viteza crescură în mod impresionant, iar bomba fusese mult perfecţionată.

Rezultatele probabile de obţinut prin metoda veche de bombardare din avion erau nesatisfăcătoare, de oarece se făcea o risipă enormă de proectile pentru o precizie îndcelnică.

Deci defectul stătea în această metodă.

Baza de consum a bombelor, în raport cu precizia şi eficacitatea de obţinut, avea ca punct de plecare, calculul probabilităţilor, aşa cum acesta se aplica asemănător în tragerile artileriei.

Obligativitatea era să se bombardeze cu avionul pe direcţia în care bate vântul, altfel proectilul este derivat. Aparate de ochire aşa zise „în derivă" au căutat ulterior să permită avionului să bombardeze sburând către obiectiv pe orice direcţie, dar rezultatele nu au fost satisfăcătoare, cauza principală a lipsei de eficacitate fiind tot metoda de bombardare, — rămasă cea iniţială şi denumită „bombardament orizontal".

Pentru primele bombardamente orizontale care se executau în 1915 - 16 cu avionul care nu depăşea 90 Km. pe oră cu vântul în faţă, şi nu bombardau peste 1500 m. înălţime, precizia ce se putea obţine de către un personal rutinat, era de 150 m. în bătae şi 150 m. în direcţie, ca abatere dela obiectiv.

Drept urmare, dacă cele 10-20 bombe, câte le putea lua pe atunci în avion erau lansate fiecare la un interval de o secundă, exista posibilitatea ca una din aceste 20 bombe să lovească în spaţiul unui obiectiv de 100 m. pe 100 m.

Deci acolo unde obiectivele aveau o suprafaţă mai întinsă decât 100-150 m. exista o eficacitate demnă de a fi luată în considerare.

Dacă însă pentru distrugere, erau necesare nu o bombă, ci 6, pentru fiecare 100 m², trebuia să se trimită 6 avioane asupra aceleeaşi suprafeţe, iar dacă ansamblul obiectivului ar fi avut 1000 m/1000 m. ar' fi fost necesare 600 avioane fiecare având câte 20 proectile, adică 12.000 proectille.

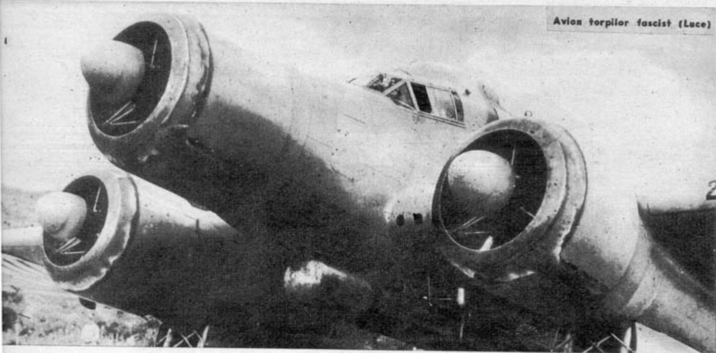
Fără îndoială că asupra trupelor masate în staţionare, parcurilor, depozitelor, fabricilor, etc. efectul bombardamentelor nu era neglijabil, el cerea însă formaţiuni massive de avioane, foarte vulnerabile pentru artileria antiaeriană în special, şi un consum de proectile enorm.

Eficacitatea însă a fost şi este ca şi nulă asupra obiectivelor de punct, care tocmai ele au o deosebită importanţă strategică şi tactică, cum ar fi poduri, încrucişări de comunicaţii; puncte sensibile ale industriilor (centrale de energie), baterii de artilerie, nave etc.

Problema eficacităţii este exagerată de creşterea continuă a performanţelor şi de condiţiile actuale de război. Astfel viteza de 500 km|oră şi altitudinile care pot trece de 7000 m, micşorează precizia, deoarece abaterile se măresc. Ele pot fi astăzi cu mult peste 500 m. în bătaie, — 750 m. în direcţie.

Toate aceste deficienţe ale *bombardamentului orizontal* au fost recunoscute chiar după marele război şi au căpătat tot mai mare însemnătate, ducând la bombardamentul în picaj, asupra căruia vom reveni.

Lt. C-dor IACOBESCU



Avion torpilor fascist (Luce)

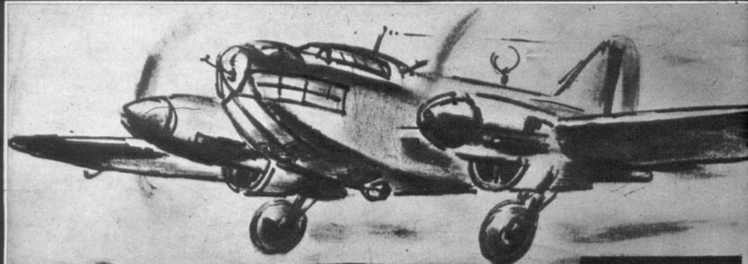

Primul realizator al unităţii noastre naţionale, Mihai Viteazul, văzut de sculptorul Const. Baraschi.




„Dansuri ardeleneşti" executate de corpul de balet al d-nei Floria Capsali.

RĂZBOIUL

LUPTAND CU DICTONUL STRAMOŞILOR NOŞTR
CARE SPUNE CĂ „INTRE ARME, MUZELE TAC", AR
TIŞTI DE DEOSEBITĂ VALOARE — SCULPTORI, PIC
TORI, COREOGRAFI — LUCREAZĂ CU SÂRG INSP
RÂNDU-SE TOCMAI DIN DÂRZENIA RĂSBOIULUI ŞI
LUPTĂTORILOR.
IATĂ DECI CĂ RASBOIUL ŞI ARTA MERG MÂNA I
MÂNĂ ATUNCI CÂND ESTE VORBA DE TRANSPU
PLASTIC MĂREŢIA SAU GROAZA BATĂLIILOR.
DĂM ACI CÂTEVA REUŞITE OPERE ARTISTICE DI
DOMENIUL ARTEI ADEVĂRATE ÎN PLIN TUMUL
RĂSBOINIC.


„Decolarea" de P. Suţianu.


„Spre victorie!" de Const. Baraschi.


„Credință" de Const. Baraschi

ŞI ARTA

„Kuolema" — Dansul morții — de Jean Sibelius: D-na Marcela Acsinteanu.

„Dans ardelenesc": Floria Capsali și Mițiță Dumitrescu.





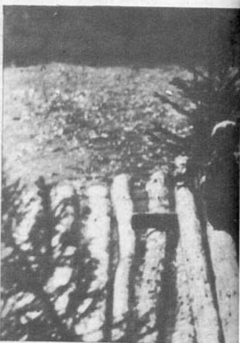
ȚARA NOASTRĂ

1). Chip de hunedoreancă.



2). Țăran din Carpați





3). Mori de vânt basarob :ne.



4). Țărancă torcând



Plute pe Bistrița.



Parașutismul: Școala temerității





Mecanica lansării

ÎNCĂ de multă vreme, diferite țări s'au ocupat de parașutism, după criterii mai mult sau mai puțin riguros științifice, cu pasiune și mijloace mai mult sau mai puțin mari, astfel că atunci când necesitățile răsboiului modern îl făcură să fie considerat ca un nou mijloc eficace de luptă, nu a fost nevoie decât de a se scoate la lumină atât cât se realizase deja în acest domeniu, de a coordona și adapta cerințelor practice.

UN CORP LANSAT IN SPAȚIU
(Fig. 1, 2, 3, 4)

Există deci o teorie a parașutismului și prin urmare o mecanică a lansării. Natural, nu e vorba de lucruri transcendentale, ci totuși de o bază mecanică serioasă și precisă care servește pentru a clarifica faptele ce se întâlnesc apoi în aplicațiunea practică, pentru a studia excepțiunile, în scopul de a le aduce în domeniul sigur al posibilităților noastre și a perfecționa continuu mijloacele de care dispunem.

Tocmai despre acest aspect științific al parașutismului bine cunoscut în școlile de parașutism, care pot fi considerate cu adevărat „școli ale temerității" însă ignorat de public — vrem să ne ocupăm aici. Parașutistul care părăsește avionul, prin actul lansării, nu devine decât un corp abandonat în spațiu în voia unui anumit număr de forțe brute. Aceste forțe nu sunt necunoscute, ci bine definite, și sunt: inerția care tinde să antreneze corpul în aceeaș mișcare cu care era animat (adică mișcarea însăși a avionului în care călătorea) atracțiunea pământului, denumită oficial „potențial de înălțime", care datorită efectului greutății proprii, atrage corpul spre sol; înfine rezistența pe care aerul o opune mișcării acestui corp.

Prima din aceste forțe, care este distribuită pe fiecare particulă a corpului, în legătură directă cu greutatea lui, poate fi imaginată, în ceeace privește efectele ei, concentrată în „centrul de gravitate" al corpului însuși, care este un punct ideal situat în regiunea ombilicului; ea este dirijată pe direcția în care se deplasa avionul în momentul lansării, adică pe orizontală.

Deasemenea cea de a doua forță este aplicată tot în centrul de gravitate, însă este dirijată pe verticală. Ele combinându-se direct, dau naștere direcțiunei rezultate după care va cădea efectiv corpul. A treia forța însă, care este cu totul externă fiind aplicată de aerul prin care cade corpul, se manifestă pe toată suprafața întâlnită de curentul căderii, și se poate închipui în mod ideal concentrată într'un punct numit „centru de presiune", care este în totdeauna diferit de centrul de gravitate, și a cărui poziție variază după forma corpului, adică după unghiul cu care aerul îl întâlnește și după atitudinea însăși a corpului; direcția pe care se manifestă se poate preciza numai experimental, dar aproximativ se poate spune că ea este dirijată în sensul opus celui al mișcării corpului în cădere.

Pentru a ne face o idee despre entitatea acestor forțe în cifre, putem spune că — pentru o viteză a avionului de 180 km./oră — inerția la care e supus un corp greu de 80 kgr. este de cca. 10.000 kilogrammetri pe secundă, că potențialul de înălțime corespunzător la înălțimea de 300 metri este de 24.000

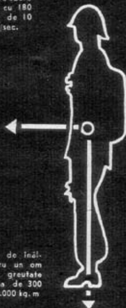
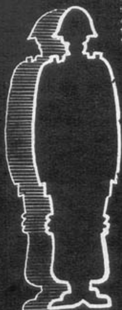


Fig. 1 Forțe acționând asupra parașutistului



Un corp complect echipat, antrenat cu 180 km./oră întâlnește o rezistență frontală de 75 kg.

Fig. 2. Rezistența frontală la înaintare



Acelaș corp, antrenat lateral cu aceeaș viteză, întâlnește o rezistență de 40 kg.

Fig. 3. Rezistența laterală la înaintare

Fig. 4. Rezistența la înaintare în plongeon „Îngerul"



Parașutistul, în lansarea în plongeon care este în mod obișnuit denumită ca „Îngerul", întâmpină cea mai mică rezistență la înaintare: numai 30 kg.

kilogrammetri. Evaluarea rezistenței aerului, cum am spus, variază după forma, adică poziția în care corpul întâlnește aerul înconjurător, și figurile publicate clarifică cele spuse; pentru viteza de 180 km./oră rezistența opusă de aer e de 75 kg. pentru o înaintare frontală, de 40 kilogr. pentru înaintare pe flanc, de 30 kgr. pentru poziția luată în plongeon (fig. 5) și așa mai departe.

MOMENTUL DE RĂSTURNARE
(Fig. 5)

Cum acționează aceste forțe asupra corpului lansat în aer? Cu cele scrise până aci, și cu ajutorul desenelor schematice reproduse, cititorul își va putea face o idee despre acțiunea combinată a acestor trei forțe. Primele două, cari pot fi închipuite concentrate ambele asupra aceluiaș punct, se combină direct dând naștere forței rezultante și direcției ei schematizată în fig. 6; a treia care acționează în sens opus rezultantei primelor două, modifică progresiv fie intensitatea, fie direcția acesteia.

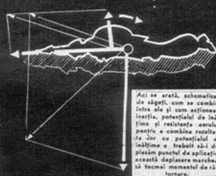
Dacă corpul în cădere și-ar păstra în mod rigid poziția sa în spațiu, acțiunea acestei ultime forțe ar fi pur întârzietoare și s'ar mărgini a modifica forma traectoriei parcurse de corpul în cădere, reducându-i amplitudinea; însă fiindcă, după cum am văzut, această forță nu e aplicată în acelaș timp cu celelalte două, în zisa acțiune întârzietoare se ajunge la un „moment de răsturnare" datorit tocmai acestei diferențe de punct de aplicație a forțelor care acționează. Deci prin moment de răsturnare se înțelege acea tendință pe care o simte corpul de a se roti în jurul său însuși.

Recapitulând, în absența altor forțe în afară de cele trei pe cari le-am arătat, parașutistul lansat este atras spre pământ în sensul oblic al rezultantei inerție—potențial de înălțime—rezultantă contra căreia acționează rezistența aerului, care provoacă astfel în acelaș timp o tendință de răsturnare a parașutistului.

Considerând cazul căderii libere, adică fără ca parașuta să se deschidă (caz care se verifică în lansările cu cădere întârziată cari au fost adesea executate în scop de studiu, și cari în anumite cazuri se execută și în aplicațiunea practică), corpul tinde să-și schimbe poziția sa inițială în spațiu. Odată aceasta schimbată, se schimbă deasemenea ansamblul forțelor care acționează, mai ales pentru că se schimbă fie entitatea, fie punctul de aplicație, fie direcțiunea în care acționează rezistența aerului, și prin aceasta momentul de răsturnare nu dispare, însă își schimbă valoarea, adesea mărindu-și-o.

Pentru ca să poată ajunge la o stabilitate în timpul căderii, corpul ar trebui să posede mijloace de frânare, sau cel puțin elemente capabile de a le opune acțiunei acestor forțe exterioare.

Le posedă?



Aci se arată, schematizate de săgeți, cum se combină între ele și cum acționează inerția, potențialul de înălțime și rezistența aerului; pentru a combina rezultanta lor cu potențialul de înălțime a trebuit să-i deplasăm punctul de aplicație: această deplasare marchează tocmai momentul de răsturnare.

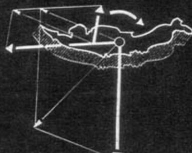


Fig. 5. Cum variază momentul de răsturnare cu poziția parașutistului.

Momentul de răsturnare diferă ca intensitate după poziția în care se găsește parașutistul. Aceste scheme indică acțiunea lui. In poziţiunea dirijată ca „îngerul" este aproape nulă.

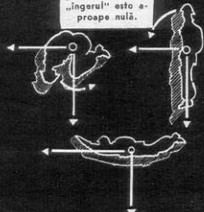


Fig. 6. Tendința de răsturnare este minimă în plongeonul ca „îngerul".



CONTROLUL POZIŢIEI
(Fig. 6 şi 7)



Fig. 7. Manevre pentru a provoca disimetria formei corpului prin mişcările de reacţiune indicate de săgeţi.

Natura nu i le-a dăruit, dar prin instrucţie se poate ajunge a se obţine rezultate satisfăcătoare cari, dacă nu pot fi comparate cu o proprie şi adevărată comandă a mişcării prin aer, nu sunt cu siguranţă de neglijat.

Studiile făcute până acum au dus la diferite concluziuni asupra valoarei tendinţei de răsturnare după diferitele poziţii luate de corp în momentul lansării

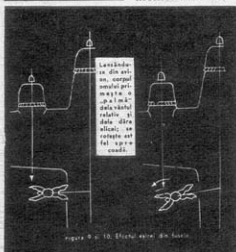


Figura 9 şi 10. Efectul elicei din fuselaj

publicate indică, prin săgeţile circulare, această tendinţă de răsturnare şi sensul în care acţionează. Aici intervine încă un element special pe care l-am neglijat până acum, adică diversa greutate specifică a diferitelor părţi ale corpului, aşa cum se ştie că, la acelaşi volum, capul cântăreşte mai mult decât picioarele; aşa sunt diferitele poziţiuni ale corpului în cari, independent de orice acţiune exterioară, el are deja tendinţa proprie de a se răsturna. Tipică e poziţia ridicată, care tinde în mod natural a se transforma în orizontală. (capul mai greu tinde să se lase în jos).

Logic există alte poziţiuni, cari sunt stabile în mod natural (exemplu tipic al celei orizontale) în care dispariţia greutăţii diferitelor părţi ale corpului nu are importanţă în efectele de răsturnare. Către aceste ultime poziţiuni trebue să ne îndreptăm, încercând să le evităm pe celelalte.

Mijloacele pentru a obţine această trecere s'au clarificat cu ajutorul studiilor făcute. Singurul mijloc de care dispunem, care poate determina aceste manevre, este forma corpului în mişcare; modificând această formă, omul va reuşi să modifice mişcarea care îl animă, şi o va corecta după criteriile şi nevoile sale. Corpul uman este simetric în sensul cap—picioare, orice mişcare care modifică această simetrie introduce în forma extremă un element de dezechilibrare care dă naştere la o mişcare de răsturnare, sau mai simplu o tendinţă de mişcare în jurul axei de simetrie. Dacă aceste reacţiuni au fost provocate în mod special pentru a obţine o anumită mişcare, sau pentru a contracara una preexistentă, atunci putem spune că am obţinut un rudimentar mijloc de dirijabilitate, sau mai bine, pentru a nu exagera, un control al poziţiunei în spaţiu.

E foarte greu a se ajunge la o asemenea posibilitate de control, ţinând seama că ea este cu totul contrarie instinctului omului; el în acest caz trebuie să învingă, cu propriul său raţionament rece orice tendinţă instinctivă, în scopul de a executa în mod oportun mişcările necesare pentru a obţine un scop determinat. E clar că cercetările în această direcţie au cerut experienţe foarte grele şi mai ales extrem de periculoase, şi au fost făcute mai ales în lansări libere, întrebuinţând paraşute cu deschidere la comandă.

LANSAREA NORMALĂ
Fig. 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 şi 16

In lansarea normală, adică cu deschidere automată, în afară de forţele considerate până acum, mai există o alta: este tocmai forţa necesară prin care cablul de legătură provoacă deschiderea sacului în care se găseşte închisă paraşuta. Această forţă, faţă de celelalte care acţionează, este mică (cu toate că oarecari neregularităţi de funcţionare pot să o mărească puţin), dar pentru că este aplicată într'un punct cu totul diferit de celelalte (creştetul paraşutei, care nu coincide nici cu centrul de gravitate, nici cu centrul de presiune), ea creează un nou moment de răsturnare care, în general, se adaugă la cel arătat mai sus. Valoarea acestui nou moment este diferită după poziţia luată de paraşutist în momentul lansării, după cum indică figura 9 şi 10. In lansarea orizontală ea este minimă, pentru că şi excentricitatea forţei de smulgere este minimă şi de aceea această lansare este considerată ca cea mai perfectă. Ce se întâmplă în momentul lansării şi care este practica ei?

Paraşutistul se găseşte în interiorul fuselajului, adică într'un mediu în repaos, totuşi, se deplasează cu mare viteză (fixăm pentru exemplul nostru 180 km. pe oră).

Când se lansează, el face un plongeon într'un curent de aer care se mişcă cu 180 km. pe oră şi care îl cuprinde brusc din flanc. Adesea însă, atunci când lansarea se face dintr'un multimotor cu aripă joasă, paraşutistul nu este prins numai de „vântul realtiv" dintre avion şi aer, ci şi de dâra lăsată de elicele laterale, care au o mişcare elicoidală şi o viteză mai mare decât cei 180 km. pe oră consideraţi.

Această „palmă" pe care o primeşte când se lansează, modifică instantaneu poziţia paraşutistului care, lansându-se normal din fuselaj, se vede imediat rotit către coadă. Dacă însă lansarea se efec-

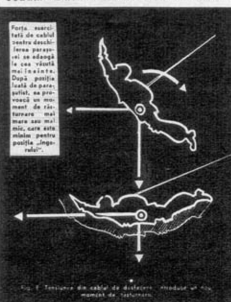


Fig. 8. Tensiunea din cablul de deschidere introduce un nou moment de răsturnare.

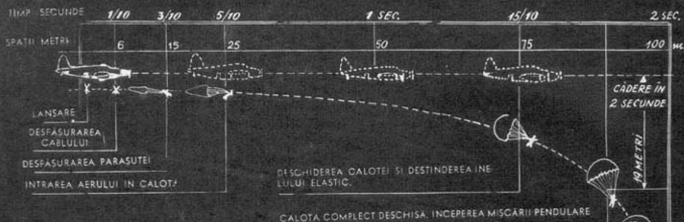


Fig. 11. Diferitele faze ale lansării

MIŞCARE PENDULARĂ AMORSATĂ PRIN MANEVRAREA PARAŞUTEI

SCOBORARE VERTICALĂ LINIŞTITĂ, ÎN ABSENŢA VÂNTULUI.

Acest grafic sintetizează diferitele faze ale lansării. Sunt raportaţi timpii şi spaţiile corespunzătoare parcurse de paraşutist. Întreaga schemă a fost redată făcând abstracţie de existenţa vântului, cauză care modifică, nu însă în mod fundamental fenomenul.

tuiază oblic spre aripă, curentul la eşire duce pe paraşutist tot spre înapoi, dar îl plasează într'o poziţie mai apropiată de cea normală faţă de fuselaj.

Ceeace are în special importanţă pentru funcţionarea cablului de legătură, este că trebue să se evite ca el să facă noduri sau să se strângă acţionând astfel în poziţiuni false; aceasta convine deasemenea şi pentru a obţine o traectorie de cădere mai regulată.

Imediat ce a avut loc lansarea, se succed în mod rapid, diferitele faze ale desfăşurării şi deschiderei paraşutei, sintetizate în diagrama din fig. 12.

Cablul de legătură se desfăşoară în timp de cca. 1|10 dintr'o secundă (lungimea sa variază după tipul avionului) după care smulge siguranţa de închidere a sacului paraşutei; clapele se desfac şi începe desfăşurarea suspantelor care durează 3|10 de secundă; după care se deschide sacul care conţine calota şi aceasta se desfăşoară expunând curentului de cădere partea sa cea mai largă, construită şi pliată astfel ca aerul să poată intra imediat. După 5|10 secunde, sacul de acum gol, a liberat în întregime paraşuta, şi calota începe să se deschidă începând acţiunea sa de frânare asupra căderii omului. Până în acest moment paraşutistul era în voia forţelor brute analizate mai sus, şi cădea ca un corp lansat liber în aer (afară de neglijabila rezistenţă aerodinamică datorită paraşutei în curs de desfacere), după 5|10 de secundă, timp de o secundă întreagă, avem deschiderea calotei, şi prin aceasta o progresivă şi rapidă acţiune de frânare a căderii; violenţa acestei frânări este atenuată de cercurile de elastic care închid creştetul calotei de mătase, şi care dilatându-se sub efort permit aerului prea comprimat să iasă, acţionând astfel ca o supapă. Linia de cădere parcursă de corp, ca efect al puternicei frânări, se îndepărtează din ce în ce mai mult de parabola pe care ar fi descris-o în cădere liberă, luând o formă greu de definit, dat fiindcă e influenţată de multe cauze exterioare, tinzând însă să devie verticală.

După cca. două secunde efectul de frânare al calotei se face simţit în mod complet, echilibrând rezultanta forţelor determinante ale căderii.

Rezistenţa la cădere oferită de calotă nu echilibrează complect forţele ce acţionează asupra paraşutistului cari continuă a-l antrena spre în jos. — Însă, din cauza unghiului pe care-l face această rezistenţă cu forţele de echilibru, ia naştere o altă forţă orizontală care tinde a antrena pe paraşutist sub paraşută: de aici apariţia „mişcărei pendulare".

Fig. 13. Forţe cari dau naştere „mişcării pendulare".



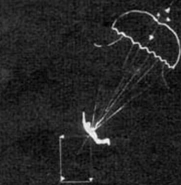
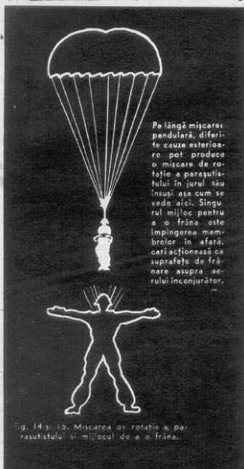
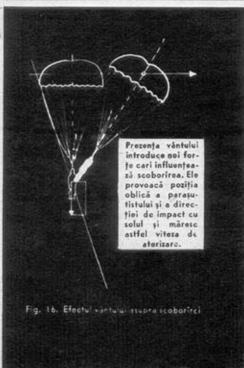


Fig. 12. Eşirea aerului permisă de inelele elastice în scopul de a atenua şocul de frânare.



Pe lângă mişcarea pendulară, diferite cauze exterioare pot produce o mişcare de rotaţie a paraşutistului în jurul său insuşi aşa cum se vede aici. Singurul mijloc pentru a o frâna este impingerea membrelor în afară, cari acţionează ca suprafeţe de frânare asupra aerului inconjurător.

Fig. 14 şi 15. Mişcarea de rotaţie a paraşutistului şi mijlocul de a o frâna.



Prezenţa vântului introduce noi forţe cari influenţează scoborirea. Ele provoacă poziţia oblică a paraşutistului şi a direcţiei de impact cu solul şi măresc astfel viteza de aterizare.

Fig. 16. Efectul vântului asupra scoboririi

Această situaţie este schematizată în fig. 14, în care se arată cum ia naştere (se înţelege fără ca să intervină un vânt exterior) o tendinţă de rotire în jurul centrului de presiune al sistemului.

Dată fiind enorma disproporţie dintre efectul aerului asupra calotei şi cel asupra corpului paraşutistului, acest centru de presiune se găseşte în calotă, şi în jurul lui paraşutistul începe acele oscilaţiuni cunoscute sub numele de „mişcare pendulară".

Această mişcare poate fi combătută exact cu aceleaşi mijloace descrise mai sus pentru controlul mişcărilor de răsturnare, variind adică forma corpului, şi prin aceasta variind rezistenţa aerului asupra lui, în acest caz această rezistenţă trebue să aibă numai efect de frânare, adică convine de a o mări pe cât este posibil. In absenţa vântului, sunt deajuns numai 15 secunde, pentru a frâna complet mişcarea pendulară.

Totuşi aceasta nu este singura care turbură coborârea paraşutistului; mai este încă o „mişcare de rotaţie", şi aceasta de combătut fiind obositoare pentru fizic şi dăunătoare fie pentru observarea terenului spre care se cade, fie prin consecinţele ce le poate provoca la luarea contactului cu solul. Această mişcare se poate naşte din cauză că suspantele paraşutei erau răsucite în jurul lor înseşi sau poate fi imprimată corpului de poziţia sa particulară în timpul fracţiunilor de secundă ale căderii libere. Frânarea ei se obţine tot în acelaş fel, adică modificând forma corpului; dar în acest caz special această modificare se face ţinând seama că mişcarea are loc în jurul axei de simetrie a omului, şi pentru aceasta rezultatul se obţine împingând cât mai departe posibil de corp suprafeţele de frânare, (mâinile, braţele şi picioarele).

Frânate cele două mişcări, în lipsa vântului, coborîrea se va face pe verticală, liniştită, cu o viteză în jur de 5 m|sec., adică cum ar fi o cădere dela înălţime de cca. 4 m. Dacă însă există vânt, atunci aceasta va acţiona inegal asupra complexului paraşută — paraşutist (din cauza diferitei lor forme şi suprafeţe) şi coborîrea va deveni oblică, pe o direcţie determinată de forţa vântului. Această mişcare de deplasare numită „derivă" are drept consecinţă naturală de a mări viteza cu care omul va ateriza şi în afară de aceasta de a adăuga o mişcare de antrenare care complică momentul luării contactului cu solul.

Astfel paraşutistul se apropie de clipa în care va atinge din nou pământul... Dar mai înainte de a ajunge aici în mod corect trebue să aibă la spatele lui un considerabil număr de exerciţii speciale şi un antrenament despre care profanul cu greu îşi poate face idee, şi cari constitue bogăţia şi orgoliul paraşutistului.

L'alla d'Italia

ARMANDO SILVESTRI

Trad. NIC. CIUNTU



Pentru Tineret





Scrisoare către Moș Crăciun

Dacă 'ndrăznesc
Ca să iți scriu,
Te rog a nu te supăra
Nu-i vina mea
Ci este-a ta :
Că ești prea bun... Moș Crăciun!

Intotdeauna-ai ascultat
Ce te-am rugat !
Ai fost cu mine-atât de bun
Incât te rog și-acum
Să nu mă uiți
Și ruga să-mi asculți :

Acum un an m'ai răsfățat
Cum nici nu am visat!
Mi-ai dat ciorapi,
Flanele și colaci,
Căciulă și mănuși,
Trompete și păpuși,
Aeroplan, ce am crezut
Că e acel ce am văzut
Ducându-l ca pe-un zmeu,
Chiar pe tăticul meu !
Ba mi-ai adus și flori
Și multe, multe, dragi comori.
Te-ai supăra dac'ai afla
Că toate eu le-am împărțit
La mici copii ce-au suferit.
De frig, de foame și de dor
Ca să mănânce-o feliuță
De cozonac? Micuța Măriuță

Cu ochi'n lacrimi, tremurând
Mânca și'n urmă sărutând
Păpușa ce i-am dat
Ea a plecat cântând!

Era atâta fericire in jurul meu
Incât, te rog ca și pe Dumnezeu
Ca anul ăsta, tot ce vrei ca să-mi aduci
Din partea mea, tu să le duci
Acolo, mult departe,
La cei ce stau de veghe
Să ne desparte
De oameni făr'de lege.
Și spune-le cât ne gândim
La ei ; le mulțumim ;
Ii adorăm ; și ne'nchinăm
La gropile lor sfinte !
Tăicuțe-i spune-i că sunt tare
Și-mi pare rău că nu sunt mare,
Căci lângă el aș sta
Și tot ca dânsul m'aș lupta.

Iar flori de mi-ai aduce,
Resfiră-le la o răscruce.
Pentru cei vii, un gând duios;
Pentru cei morți — unul pios !

*) Dela un tânăr licean, fiul unui sburător aflat pe front, am primit aceste duioase versuri. Ele se adresează tuturor: tineri și bătrâni de acasă, dar în special părinților și fraților aflați pe frontul luptelor noastre sfinte.

Redacția

Onorată Direcțiune și Redacție,

Publicarea unuia din desenurile mele în revista d-voastră, a provocat o nespusă bucurie atât în sufletul meu cât și în al colegilor mei.

Nu am cuvinte prin care să vă mulțumesc pentru bucuria ce mi-ați făcut-o. Până în prezent după câte știu eu, aveți conducerea unei reviste care știe să prețuiască și mai ales să încurajeze tineretul român care pe viitor mulți dintre ei vor fi destoinici aviatori.

Vă trimit alăturat două desene ce reprezintă faze din războiul german actual.

După cum v'am mai rugat, Vă mai rog încă odată respectuos dacă aveți bunăvoința să-mi mai publicați și mie unul din alăturatele desene.

Cu deosebit respect
Ioan Sabin
elev cl. IV 8 Liceul Traian,
T. Severin



GLISADA UȘURATĂ

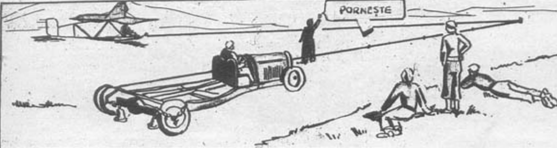


Inainte de a trece la „Decolaj" vom face astăzi o glisadă mai rapidă utilizând un tambur mecanizat.



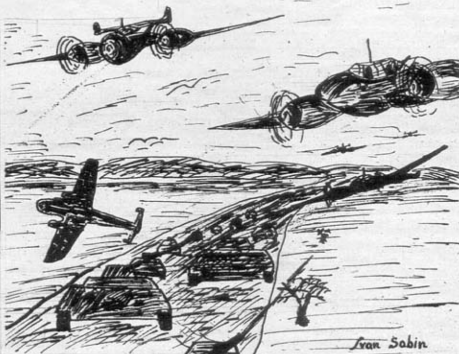
Spatele acestei mașini este ridicat pe un cric. Una din roate are fixat un tambur pe care se înfășoară cablul de tracțiune. Cealaltă roată-e blocată.





Numai rapiditatea tracțiunei trebue să „UȘUREZE" planorul. Păstrați mereu manșa la mijloc. Nu acționați asupra palonierului pentru a efectua o glisadă în linie dreaptă.

Tinerii noștri colaboratori



Atac asupra unei coloane motorizate, desen de elevul Ioan Sabin

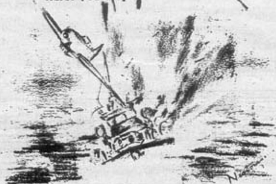
LUPTA, desen de elevul R. Voinescu clasa VII-a Liceu din Brăila



Anti-car veghiază... desen de elevul Burianu Petruș clasa VI-a Liceul „Spiru Haret" București.



Bombardarea unui Nod, desen de elevul N. Scheianu cl. VI-a L. I. A.



Atac asupra tancurilor — desen de elevul Nestorescu Alexandru Lic. „Spiru Haret", București

I. A. R. — Boppi la Stalingrad, desen de elevul Buiculescu A. Liceul Comercial „N. Bălcescu", București

A. Buiculescu
București - 1942

Bombardier Heinkel
escortat de vânătorii români
Nicu M. Petre cls V A C.N.S.S.

Avioane române în misiune, desen de elevul Nicu M. Petre cl. V. C. N. S. S., București

113





S.-LT. PAR. MESTEȘ GR.

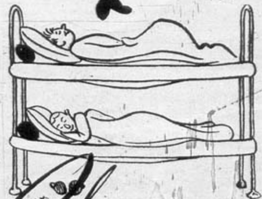




S.-LT. PAR. CIUREA N.



S.-LT PAR. GHEORGHIU MIRCEA



Chipuri de parașutiști

văzute de dr. Pamfil Eduard



ADJ. PAR. OLARU ION



ADJ. PAR. PANGICĂ NICOLAE



LT. PAR. ȘOVERTH ȘTEFAN



ADJ. PAR. BĂDĂLAN GH.







Vocabularul aviatorilor

de Dem. Ben. Corâc
versificat

DE INCHIRIAT

CARLINGA

Apartament montat modern cu mobilier adecvat,
Ce pe orice-aerodrom, se găsește de'nchiriat,
Fără bani, se înțelege la persoane competinte,
Are confort, căldură, nu mai e ca înainte
Fără-acoperiș și geamuri, azi carlinga poat'ușor
Ca să fie comparată exact cu un ascensor.
Singura deosebire de bârfitor sesizată,
E că ei prin nouri îi place, ca să fie des plimbată.



CASAȚIE

Termen ce se-aude-adesea exprimat de-aviatori,
Când le-a reușit figura acrobatică prin nouri,
Asta'nseamnă mulțumire, veselie și admirație
Și se-aplică și pe stradă când o fată:

„E CASAȚIE"



CASCA

Un obiect, o pălărie, ce piloții o purtau,
Pe vremea pe când „Potezul" și „Gurdu-ele" sburau.
Astăzi casca se mai poartă foarte rar — nu zic cu ură —
Doar atunci când se încearcă în văzduh o „VECHITURĂ"
Se mai cheamă iarăși cască, aparatul de-ascultare
La telegrafiști și este un tandem de receptoare,
Cască este iar mișcarea ce o fac fălcile-ades,
Când subiectul ce se-ascultă nu prezintă interes.



CASCĂ GURĂ

-i epitetul curioșilor din fire
Ce găsesc în ori ce clipă, lungi pretexte de uimire.
Se'ntâlnesc mai pretutindeni și sunt demni de admirat,
Că rezistă'n maxilare de atâta lung căscat.





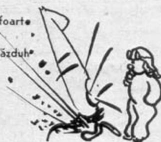
CEAȚA

Ne-astâmpărat copil al vremii, de construcție diafană,
Care la piloți pe vremuri a făcut multă șicană.
Astăzi e-o perdea lichidă volatilă și opacă,
Ce progresului nu poate ca nimica să-i mai facă

CEAS,



dispozitiv de roate, arc, șuruburi și-alte alea,
Ce'ndrăsnește să măsoare viața timpului și calea.
In vorbirile curente, pe-aerodrom sau chiar în sbor
Ceasul are o expresie de-emoție și humor,
Când motorului de-exemplu din capriciu îi stă glasul,
Ție, care ești pilotul, zice-se că îți stă „CEASUL"
Sau când te repezi într'unul de-i retezi avântul, nasul,
Poți să zici fără greșeală, că-l făcuși „SĂ-I STEIE CEASUL"
Ceasul are și defecte, care-ades incomodează,
Pentru-acei ce la servicii câte-odată 'ntârziază.
Mersul lui cu vreme-alături, nu-i ades sincronizat
Și-ar fi fost cu mult mai bine, dacă n'ar fi existat.



CELEBRU

Epitetul ce-l dorește ori ce sburător sadea,
Ba mai mult ce și-l visase, chiar de când nici nu era.
Ca s'ajungi însă celebru, ți se cere să trăiești
Și în plus de ori ce alta ca să știi cum să vorbești.
Recomand cu insistență o metodă-o-bunătate,
Pentru cei ce sunt adepții la marea celebritate.
Notați bine: se impune să vă cumpărați o pipă,
Frecventați localuri multe, iar cu banii fă risipă.
Mergeți țeapăn totdeauna, mai ales pe la saloane
Unde vin ca să bârfească Domnișoare și Cucoane.
Fiți misterioși, laconici, vorbiți doar de calitate
Și veți fi prin gura lumii în curând celebritate.

(Va urma)

Informaţiuni

Redacţia revistei „ARIPI ROMÂNEŞTI" roagă pe această cale pe domnii Comandanţi de Comandamente şi Unităţi aviatice aflate pe front, precum şi pe toţi sburătorii cari posedă fotografii, desene, schiţe, şi orice fel de alt document care ar interesa acţiunea glorioasă a Aeronauticei noastre în războiul contra bolşevicilor, să le pună la dispoziţia revistei spre a fi publicate în paginile ei. Deasemenea vor afla coloanele noastre deschise orice articole, reportagii, schiţe, jurnale personale, etc, în legătură cu războiul nostru aerian, dupăce toate aceste documente vor obţine aprobările forurilor în drept pentru a putea fi publicate.

Tot materialul rugăm a ni se trimite pe adresa: Redacţia revistei „ARIPI ROMÂNEŞTI", Strada Sărindar Nr. 9, etaj I, Bucureşti.

REVISTA „Aripi Româneşti" apare în condiţiuni grafice excepţionale, tipărită la fotorotogravură, cu coperţile în culori pe hârtie specială „Kunstdruk, ca o continuare a revistei „Magazin Aeronautic". Pentru ca ţelurile de propagandă propuse să fie atinse cât mai complet, revista se vinde numai cu 15 lei exemplarul, iar abonamentul pentru public s'a fixat la lei 360 anual. Revista va continua să apară bilunar, la 10 şi 25 ale fiecărei luni.

✵

Un roman de aviaţie. Zilele acestea a apărut în vitrinele librăriilor romanul de front al colaboratorului nostru d. C. Coravu, intitulat atât de sugetiv: „Crucea de fer".

Tipărit în alese condiţiuni grafice în editura „Bucur Ciobanul", romanul „Crucea de fer" va fi o aleasă lectură de sărbători.

Il recomandăm călduros.

✵

„Noaptea de groază dela Majaki" se intitulează nuvela domnului Constantin Panaitescu apărută într'o elegantă broşură.

Autorul, care a luptat pe front ca reporter de războiu, împleteşte o acţiune admirabil redată literaturiceşte pe canevasul încleştărilor care au avut loc la Majaki între eroicele noastre trupe şi bolşevici.

✵

Arme noi: *„Stormowik" şi „Super-Stuka"*. „Stuka" sau avionul de bombardament în picaj şi în semipicaj această creaţiune germană, al cărui rol a fost deciziv în actualul războiu — a devenit o necesitate evidentă: astfel, diferiţi combatanţi s'au pretat să-l imite, cu un succes apropiat.

Pe frontul rusesc, inovaţia anului 1942 a fost avionul 112 zis „Stormowik" realizat de către inginerul Hienckin. Este un monomotor, monoplan, echipat cu un motor A. M. 38 de 1300 cai putere, ale cărui capotaje sunt blindate pentru rezitenţa mitralierei de 13 m/m. In afară de cele 2 mitraliere de 13 m/m avionul „Stormovik" este dotat cu 2 tunuri în aripi de 32 m/m sau două mortiere lans-bombe. Se afirmă că ar lansa faimoasele „bombe-fusee": graţie unui dispozitiv special se obţine pentru o bombă creşterea vitezei de căldură cu 250 km. oră, mărindu-se astfel precizia şi pătrunderea. — Radiatorul acestui avion, este prevăzut cu un blindaj mobil, pe care pilotul îl poate echipa în momentul atacului.

Faţă de acest adversar, germanii au adoptat bimotorul Junkers 88, echipat de 2 motoare Jumo 211 de 1200 C. P. Cel mai recent model este Ju. 88 A de 11 tone, care ia 800 Kgr. bombe în fuselaj şi 4 bombe lansabile în picaj. Aceste aparate au fost folosite la Malta şi la Kerci.

Un aparat gigantic — noul bimotor Heinkel 77 — depăşeşte tot ceeace s'a văzut până acum în această categorie. Greutatea sa este de 20 de tone; este propulsat de 2 motoare Daimler Benz de 24 cilindri în X de 2200 C. P. fiecare şi care poate lansa 3 tone bombe sau 3 mine a 1000 Kgr. una. Acest Super Stuka este destinat distrugerilor fortificaţiilor betonate şi înlocueşte cu mare efect, artileria grea.

✵

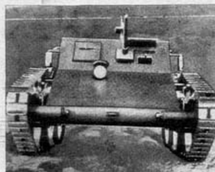
R. A. F. (aviaţia engleză) a mobilizat — de câtva timp — un mare număr de câini, ca păzitori de aerodroame şi de uzini de aviaţie. Se pare că aceste animale vor înlocui un număr important de soldaţi meniţi altor întrebuinţări. Fiecare câine face în prealabil o lună de încercare, după care este trimis la o şcoală oficială unde învaţă meseria de gardian. Cea mai mare dificultate este de a-l obişnui să fie tăcut, să nu latre şi să previe pe stăpâni doar prin semne.

Câinii astfel mobilizaţi poartă o placă de indentitate cu inscripţia: „On His Majesty's Service" (In serviciul Majestăţii Sale) şi cu arătarea numelui, rasei, sexului şi a vârstrei animalului.

✵

Care blindate pentru trupele debarcate din avioane de transport. Pentru a satisface nevoile unităţilor de paraşutişti şi ale trupelor de Infanterie transportate cu avionul, o fabrică de Care Blindate a construit un car blindat demontabil, cu o greutate de 8 tone, care poate fi transportat cu avionul.

Realizarea acestui car blindat, vine să umple un gol adânc simţit de trupele de paraşutişti şi de infanterie aeriană, care până acum nu dispuneau de astfel de mijloace de luptă, de care aveau atâta nevoie.



Revista INTER AVIA, care ne aduce această informaţie, nu ne arată, afară de fotografie şi greutate, alte date tehnice asupra construcţiei acestui car blindat şi nici asupra performanţelor sale. Ş. Ş.

✵

O inovaţie în materie de căsătorie la distanţă. In Germania şi civilii se pot căsători astfel. Introducerea sistemului de căsătorie la distanţă a dat posibilitate să se încheie în timpul războiului căsătorii între zeci de mii de germani cari altfel nu ar fi putut-o face din cauza distanţei care-i despărţea. Cu vremea prescripţiunile juridice ale căsătoriei la distanţă au fost acordate necesităţilor practice, aşa încât s'a lărgit mult cadrul care cuprinde cazurile în care se pot contracta astfel de căsărorii. Una dintre inovaţiile cele mai importante este permisiunea, de dată recentă, ca şi femeile să poată solicita săvârşirea căsătoriei la distanţă. O nouă uşurare constă în aceea că pot oficia căsătoria nu numai funcţionarii de resort din interiorul ţării, ci şi consulul german din străinătate. Se pot căsători la distanţă şi civilii, în ţară sau peste granite, cu persoane aparţinând armatei sau organizaţiilor asimilate acesteia, precum şi cu prizonierii sau internaţii civili. Contractul se încheie în faţa funcţionarilor însărcinaţi cu aceasta sau a consulului şi trebue acceptat de partener înăuntrul unui termen de nouă luni. După acest termen încetează valabilitatea contractului, care până atunci a fost nerevocabil. (E. S. S.)

„ARIPI ROMÂNEŞTI" Organ oficial de propagandă al Subsecretariatului de Stat al Aerului. Redacţia şi Administraţia: Str. Sărindar Nr. 9 et. I Telefon: 3.45.28, cont cec: 1334.

Director: Comandor av. rtg. AL. DEMETRESCU. Redactori: LADMISS ANDREESCU şi GION.

Costul abonamentelor: Intreprinderi, fabrici, Instituţiuni de Stat şi particulare, de sprijin: lei 3000, obişnuite: lei 1000 anual. Pentru particulari: lei 360 anual. Un exemplar lei 15.

Tipografia Soc. Naţională de Editură şi Arte Grafice „DACIA TRAIANĂ", Bucureşti Str. Sărindar, 5-7-9- înmatriculată sub Nr. 156942 la Reg. Of. Com. Bucureşti, — Tipărită în ziua de 25-XI-942.

CURIOZITĂȚI

■ **Viteza** Golfstromului atinge la 300 metri adâncime, 2,5 km pe oră, care este viteza unui fluviu repede.

■ **Ardeiul** este originar din America de Sud de unde a fost adus și în România.

■ **Lumina** străbate în apă până la cel mult 200 de metri.

■ **In Africa** între tropice sunt atâția șerpi, încât aceștia pătrund în casele oamenilor și țin loc de pisici, urmărind șoarecii prin toate ungherele casei. Noroc că acești șerpi nu sunt veninoși, căci viața omului ar fi astfel în pericol.

■ **Sparanghelul** este cunoscut încă din vremea Romanilor. El era la loc de frunte pe masa acestora.

■ **Halley** este primul astronom care a prezis întoarcerea unei comete.

■ **Primele** banane care au sosit pe piața Londrei n'au putut găsi cumpărător cu nici un preț. A trebuit să fie lăsate să putrezească, deoarece nimeni nu a vrut să le mănânce.

■ **La Tătari** când fata și băiatul erau de acord pentru căsătorie, se încingea o luptă corp la corp între ei și numai dacă băiatul ieșea învingător se putea face căsătoria.

■ **După unele** calcule n'ar mai exista acum pe suprafața globului, decât vreo 90 de rinoceri, 2000 de gorile, 100 000 elefanți și peste 150.000 tigri.

■ **Cel mai** vechi tratat de anatomie a fost scris în Egipt de faraonul Athotis I (Tetis) fiul faraonului Menes.

■ **Mânăstirea** Golia a fost zidită înainte de anul 1546 de către marele logofăt Ioan Golia.

■ **In muzeul** arheologic din Atena s'a găsit un cap de femee care avea 4 dinți falși. Acest caz data încă din secolul al VII-lea înainte de Hristos.

■ **Psihologia aviatorului de vânătoare.** — O nouă contribuție la psihologia profesiunilor o constitue cartea scrisă de Paul Robert Skawran pe baza materialului strâns asupra celor mai cunoscuți aviatori de vânătoare ai tuturor națiunilor din lume, intitulată „Psihologia aviatorului de vânătoare".—Cercetări noui germane în domeniul caracteriologiei, antropologiei psihologice și filozofice, — apărută în editura Junker & Dünnhaupt. In cuvântul de introducere autorul explică necesitatea unei astfel de cărți. Adeseori pregătirea greșită a unor forțe complet inapte a provocat pierdere de timp, de bani și chiar de vieți omenești, care printr'o selecție mai bine cugetată din punct de vedere psihologic, prin aplicarea unui sistem mai variat de teste, îndeosebi însă prin luarea în considerație a fenomenelor sufletești, ar fi putut fi evitate. Astfel s'ar putea asigura o instrucție mai rapidă și fără risc a tineretului aviator. Skawran constată existența a două tipuri de aviatori de vânătoare: așa numitul „tip Richthofen" și tipul de compensație. Tipul Richthofen este drept, simplu, linear, un om natural, plin de bărbăție, putere, energie statică și sentiment de răspundere. Spiritul lui de luptă este fără frică, cârmuit totdeauna de sentimentul datoriei, n'are nimic din „Desperado", care poate realiza fapte unice de moment. Un om practic, nu înclină deloc spre intelectualism. Tipul de compensație este un om complicat, ambițios, a cărui forță este totdeauna rezultatul conflictelor interioare. Cu cât mai mare este conflictul sufletesc, cu atât mai puternică este — ca act de compensație — voința de luptă. Aproape în toate cazurile este un intelectualism mai mult sau mai puțin pronunțat, care poate trece la cinism fățiș. Skawran ajunge la concluzia că ambele tipuri sunt la fel de importante pentru aviația de vânătoare, tipul de compensație în deosebi acolo unde este vorba de o acțiune riscantă, de tensiune de nervi momentană, în timp ce tipul Richthofen realizează munca plină de răspundere, permanentă. Materialul fotografic al cărții e convingător. Cartea nu se adresează numai savantului și cercetătorului; ea tinde spre scopul practic și va deschide desigur pentru psihologul militar un câmp deosebit de fertil. (E.S.S.)

■ **48.000 proectile de cel mai greu calibru asupra Leningradului.** — Imediat ce trupele germane terestre au pătruns în cele două brâe exterioare de fortificații ale fortăreței Leningrad, ajungând astfel la distanța de unde se putea trage asupra orașului, artileria grea și foarte grea s'a instalat pe poziții luând sub foc instalațiile importante din punct de vedere militar și industrial. Un regiment de artilerie a aruncat până în Iulie 1942 nu mai puțin de 48 de mii de proectile de cel mai greu calibru asupra instalațiilor de interes militar ale celui mai mare oraș din Uniunea Sovietelor după Moscova. Nenumărate explozii și incendii întinse au dovedit adesea efectul nimicitor al focului. Regimentul a dus deasemenea cu mare succes și lupta împotriva artileriei inamice: au fost sdrobite 248 poziții de artilerie și de foc. Alte 186 baterii au fost lovite în așa măsură, încât ele nu mai constitue o forță de foc eficace împotriva trupelor germane. (E. S. S.)

■ **O balenă victimă a războiului.** Un vas de pescari a adus în portul Hamburg o balenă de peste 50 tone, luată în Marea Nordului. La început pescarii crezuseră că este vorba de epava vreunui vas, dar când s'au apropiat au văzut că au în fața lor marele animal marin. Balena se lovise de o mină și teribila explozie îi sdrobise toate oasele, omorând-o. Numai cu multă greutate au putut s'o remorcheze până la coastă. (E.S.S.)

INFORMAȚIUNI ADMINISTRATIVE

— Pentru particulari și biblioteci școlare, elevi, studenți, personalul din aeronautica militară și civilă; ofițerii, subofițerii și trupa din toate armele, revista noastră a fixat abonamentul anual la . . . lei 360 începând dela 1 Noembrie 1942.

● Prețul unui exemplar a fost fixat la . . . lei 15

● Domnii abonați care doresc să-și achite abonamentul, o pot face, trimițând suma pe adresa administrației revistei, în str. Sărindar Nr. 9. Et. I, București.

● Domnii abonați care nu primesc revista, deși au plătit abonamentul, sunt rugați să anunțe administrația revistei, printr'o c. p., sau telefonic la Nr. 3.45.28.

● Schimbările de adrese ale domnilor abonați trebue semnalate administrației revistei, pentru ca domnii abonați să primească la timp exemplarele apărute.

● Numerile vechi ale revistei vor putea fi trimise contra ramburs, la cererea celor interesați.

● Toți domnii abonați la revista „Magazin Aeronautic" vor primi în continuare revista *„Aripi Românești"* până la expirarea termenelor făcute, în prețul acelor abonamente.

ARIPI ROMÂNEȘTI



36

LEI 25

MECANICII ȘI TRUDA LOR